




Schöner zum See e.V., 82319 Starnberg, Hauptstr. 27, Homepage: www.schoener-zum-see.de

Eckpunkte der Bahnverträge (Bundesbahn/Starnberg)

Inhalt

Die Stadt Starnberg hat vor mehr als 25 Jahren im Jan./Febr. 1987 mit der Deutschen Bundesbahn (DB) einen Rahmenvertrag zur Neugestaltung und Finanzierung aller Bahnanlagen und ergänzenden Einrichtungen (Busbahnhof, Parkeinrichtungen, Signal-/Fernmeldeeinrichtungen, Nebengebäude, Verlagerung Gewerbegebiete etc.) geschlossen. Diese Vereinbarung regelt die Neuverlegung und Reduzierung der Gleise auf 3 Trassen (heute 4) für höhere Durchfahrtsgeschwindigkeiten (statt 60 km/h mind. 80km/h) im Seebereich, den Bau eines Wende-/Abstellgleises beim Undosa (210 m lang), den notwendigen Ersatz des Bahnhofs See und von allen Unterführungen zur Seepromenade, Schließung/Abbruch des Bahnhofs Mühlthal und stattdessen den Neubau des Bahnhofs Nord mit allen Nebeneinrichtungen. Zur Umsetzung erster Teile dieses Rahmenvertrages wurden 1990, 1993 und 2006 weitere Vereinbarungen getroffen.

Die Bahnverträge sind wichtigste Grundlage des Projektes „Seeanbindung“ der Stadt Starnberg. Sie verjähren im Januar 2017. Die gesamte Vereinbarung wird – nach Aussage des Bürgermeisters auf Wunsch der DB – gegenüber der Öffentlichkeit als geheime Verschlussache behandelt.

Vertragliche Pflichten der Stadt

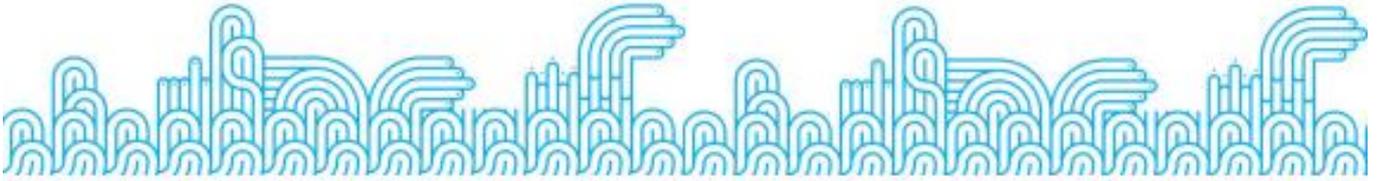
- Träger aller Bauvorhaben einschließlich Gleisverlegungen, Signaltechnik, Bahnhöfe sowie ergänzende nicht-bahntechnische Einrichtungen (u.a. Bahnunterführungen, Busbahnhof Nord, Park+Ride-Parkhaus) ist die Stadt Starnberg mit der vollständigen Übernahme aller Kosten. Geschätzte Gesamtkosten lt. Vertrag 1987: 22,4 Mio. Euro, davon reine Bahntechnik 18,5 Mio. Euro zzgl. gesetzliche Mehrwertsteuer.
- Zusätzlich Zahlung von leistungsbezogen bis zu 10% der Baukosten an die DB für deren Planungs- und Verwaltungsaufwand.
- Beschaffung/kostenlose Übereignung notwendiger Grundstücksflächen für neue Gleisführung und Bahnanlagen der DB (Größe unbekannt).
- Übernahme aller Kosten für DB-Betriebsmehraufwand während der etwa vierjährigen Bauzeit abzüglich kapitalisierter evtl. Minderkosten der späteren Betriebsführung (geschätzt 1987 etwa 1,3 Mio. Euro zzgl. MwSt. zulasten der Stadt).
- Übernahme aller freiwerdenden Grundstücke im Umgestaltungsbereich längs der Gleise einschließlich der damit verbundenen Rechte und Pflichten (Pacht- und Mietverhältnisse, Ersatzbeschaffungen, Verlagerung Gewerbebetriebe, Altlasten etc.) für einen Kaufpreis von mind. 9,7 Mio. Euro und höchstens 12,1 Mio. Euro bei unbestimmter Flächengröße (geschätzt etwa 47.000 qm).

Vertragliche Pflichten der DB

- Durchführung aller bahntechnischen Baumaßnahmen nur in Abstimmung mit der Stadt.
- Verkauf aller freiwerdenden Grundstücksflächen im Umgestaltungsbereich gemäß eigener Entbehrlichkeitsprüfung (Preis s. oben) an die Stadt.
- Unentgeltliche Überlassung aller Anlagenrestwerte im Zuge der Umgestaltung (Wert 1987 geschätzt : 1,0 Mio. Euro).

Bisheriger Stand der Vertragserfüllung (Teilprojekt „Bahnhof Nord“)

- Realisierung des Teilprojektes „Bahnhof Nord“ incl. aller Nebenanlagen wie Busbahnhof, Park+Ride, Unterführung, Zufahrten etc. (Kosten lt. Angabe Stadt ca. 23 Mio. Euro, eine vollständige und überprüfbare Nachkalkulation liegt nicht vor). Inbetriebnahme Juni 2001.

Schöner zum See e.V., 82319 Starnberg, Hauptstr. 27, Homepage: www.schoener-zum-see.de

- Mit Vertrag vom Juni 1993 Erwerb von bereits freigegebenem Grundbesitz der DB (Wege, Wohnbau-/Gewerbegrundstücke mit Lagerhallen/ Gewerbegebäuden, insgesamt 25.932 qm) durch die Stadt gegen Zahlung von 10 Mio.DM zzgl. Vertragskosten (insgesamt 5,2 Mio. Euro) als erste Teilerfüllung der 1987 vereinbarten Grundstücksübertragungen.
- Mit Vertrag vom Mai 2006 Erwerb des alten Bahnhofsgebäudes See (incl. Grundstück von 2.260 qm) sowie diverse kleinere Grundstückstransaktionen am Bahnhof Nord von netto 1.785 qm durch die Stadt als weitere vorzeitige Teilerfüllung des Rahmenvertrages (Ausgleichszahlung: 43 Tsd. Euro seitens der Stadt). Zu eventuellen Verwertungserlösen aus den diversen Grundstücksübernahmen gibt es keine Angaben.
- Schließung Bahnhof Mühlthal (kein Abbruch).

Planungsstand Teilprojekt „Bahnhof See“ bzw. Projekt „Seeanbindung“

- Bisher keine Planungsvereinbarung von Stadt und DB zur Umsetzung des Rahmenvertrages von 1987 im Bereich des Bahnhofs See (Art und Lage der neuen Gleisführung , Seezugang, Neubau Bahnhof, Umfeldgestaltung, Verkehrsanbindung, Grundstückstausche, Lösung Umweltprobleme, Gesamtkosten, Realisierungszeiten).
- Bisherige Planungsziele der Stadt (vgl. Morphologic-Konzept): oberirdisch neu verlegte, begradigte und geringfügig tiefer gelegte Gleistrassen im Seebereich ohne Lärmschutz, Abstellgleis am Undosa, tiefer gelegte Unterführungen mit vorgelagerter Seeaufschüttung, Neubau Bahnhof See inkl. Parkeinrichtungen, massive Bebauung freiwerdender Bahngrundstücke zwecks Teilfinanzierung. Der Arbeitskreis „Seeanbindung“ des Stadtrats sucht derzeit nach Optimierungsmöglichkeiten dieses Konzeptes, schließt aber die Diskussion grundlegend anderer Lösungen aus.
- Abhängig von endgültiger Gleisführung erwartet die Stadt weitere Grundstücksübertragungen von etwa 17.000 bis 18.000 qm.
- Zur Vermeidung der Verjährung der Bahnverträge (Jan. 2017) strebt die Stadt an, noch in 2013 – d. h. vor den nächsten Kommunalwahlen - eine konkrete Planungsvereinbarung mit der DB zum zweiten großen Teilprojekt „Gleisverlegung/Bahnhof See“ mit nachfolgendem Planfeststellungsverfahren zu schließen (Fertigstellung voraussichtlich 2023/24).
- Die Kosten des DB-Teilprojektes „Gleisverlegung/Bahnhof See“ inkl. Erwerb Bahngrundstücke (noch 4,6 bis 6,6 Mio. Euro) kalkulierte die Stadt unter Vernachlässigung einiger Positionen zuletzt per Stand November 2008 auf 53,7 Mio. Euro inkl. MwSt. Für die damit verbundene Neugestaltung von Stadt-und Seepromenade wurden weitere 12,9 Mio. Euro veranschlagt. Die Gesamtkosten des Stadt-Projektes „Seeanbindung“ wurden damit auf brutto 66,5 Mio. Euro geschätzt.
- Die Stadt erhofft sich für das Projekt staatliche Fördergelder (bis zu 8,3 Mio. Euro), den Entfall von MwSt.-Zahlungen (8,6 Mio.Euro) und erhebliche Verwertungserlöse aus den von der DB übernommenen Grundstücken (13,2 Mio. Euro), womit sie per Stand 2008 einen Finanzierungsbedarf von netto 36,4 Mio Euro kalkuliert.
- Unabhängige Schätzungen unter Berücksichtigung aller Vertragspflichten, notwendigen Parkplätzen, Nebenkosten und Kostensteigerungen bis 2023/24 kommen dagegen realistischer Weise zu voraussichtlichen Brutto-Gesamtkosten von über 100 bis 110 Mio. Euro (statt 66,5 Mio. Euro). Je nach den heute kaum einschätzbaren staatlichen Förderungen, tatsächlichen Verwertungserlösen aus Bahngrundstücken und evtl. Mehrwertsteuererlassen muss die Stadt daher für ihr Projekt „Seeanbindung“ mit einem Finanzierungsbedarf von mindestens etwa 80 bis über 100 Mio. Euro rechnen.




Schöner zum See e.V., 82319 Starnberg, Hauptstr. 27, Homepage: www.schoener-zum-see.de

Gesamtbewertung Bahnverträge

- Bei Umsetzung aller Teilschritte bis spätestens 2023/24 wird der Bahnvertrag damit insgesamt Ausgaben der Stadt in der Größenordnung von 110 bis etwa 130 Mio. Euro ausgelöst haben (inkl. Bahnhof Nord).
- Im Zuge des Projektes „Bahnhof Nord“ wurden von der Stadt bereits knapp 30 Mio. Euro dieser voraussichtlichen Gesamtverpflichtung finanziert. Die Finanzierung des noch offenen Projektes „Bahnhof See/Seeanbindung“ (s.o.) kann von der inzwischen hoch verschuldeten Stadt nur durch massive Bebauung/Verwertung frei werdender Bahnflächen am See, Verkäufe von wesentlichen Teilen ihres Grundvermögens (Bayerischer Hof/Alte Oberschule, Stadtparkassengrundstück, Schifffahrtswiese etc.) und eine Erhöhung der Gewerbesteuer dargestellt werden.
- Die Stadt erhält bzw. erhielt für diesen Preis insgesamt etwa 47 Tsd. qm gleisnahe, zu einem erheblichen Teil geringwertige Grundstücke und die Möglichkeit zu einer städtebaulichen Neugestaltung längs der Bahngleise. Die entscheidende Barriere der Bahngleise bei der Seeanbindung der Stadt wird dadurch jedoch nicht beseitigt.
- Die Realisierung dieses Großprojektes ist für die Starnberger Bürger mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden: eine mindestens vierjährige riesige Baustelle am See, ungelöste Verkehrs- und Parkprobleme, dauerhaft mehr Lärm, ökologisch zweifelhafte Seeaufschüttungen etc.
- Die DB erhält ohne jegliche Kostenbeteiligung zwei komplett neue und aktuellen Anforderungen genügende Bahnhöfe sowie neu verlegte Gleistrassen incl. Abstellgleis im Seebereich. Sie erlauben es ihr, die Strecke München-Garmisch (-Innsbruck) mit mehr Personen- und Güterzügen und mit deutlich höherer Durchfahrtsgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h am Engpass Starnberg zu betreiben.
- Angesichts der offensichtlich eklatanten Unverhältnismäßigkeit von Leistung und Gegenleistung der Vertragspartner bestehen erhebliche Zweifel, ob die Bahnverträge aus heutiger Sicht mangels Geschäftsgrundlage überhaupt noch Bestand haben. Eine unabhängige und öffentlich nachvollziehbare Prüfung dieser Frage seitens der Stadtverwaltung blieb bis heute aus – ebenso wie die Offenlegung aller Bahnverträge als Teil einer echten Bürgerbeteiligung am Jahrhundertprojekt „Schöner-zum-See“.
- Ungeachtet dessen würde die Verjährung im Januar 2017 die Bahnverträge ersatzlos beenden. Damit eröffnet sich für die Stadt die Möglichkeit, bessere Alternativen zu entwickeln und mit der DB einen neuen zeitgemäßen und ausgewogenen Vertrag zur Neugestaltung des Starnberger Seeufers zu verhandeln. Keine der beiden Parteien kann die heute insgesamt unbefriedigende Situation ohne die Mitwirkung der anderen verändern - nicht zuletzt deshalb, weil die Planungshoheit für alle nicht-bahntechnischen Maßnahmen (z.B. Hotelbau) auch im DB-Bereich bei der Stadt liegt.

Verfasser: Schöner zum See e.V., Starnberg im Oktober 2012